昭和53年3月1日発行（毎月1回1日発行）第27巻・第3号

# 航空ファン
# KOKU-FAN

ワイドカラー
WIDE COLOUR
カーチス
SB2C




☆特集☆ カラー特集：A-10攻撃機とF-16戦闘機
スウェーデン空軍の発達史と部隊編成
採用が本決りとなった F-15 と P-3C

'78 3
MARCH

BUNRIN-DO JAPAN
$3.30



# フェアチャイルドA-10
## FAIRCHILD A-10

第354戦術戦闘連隊（354thTFW）所属のA-10A。

A10A of 354th TFW



Photo by F. B. Mormillo

エドワーズ空軍基地でテスト中のYF-10A2号機

YF-10A, No.2 aircraft under tests at Edwards AFB




△エドワーズ基地のエプロンに並ぶA-10A(手前)とYF-10A2号機。
△ A-10A and YF-10A at Edwards AFB

▽テスト飛行に出発準備中のYF-10A。
▽ YF-10A in preparation for a test flight





上下 エドワーズ基地のハンガー内で整備中のA-10A。このA-10は空軍テストセンターで各種テストに使用されている。

(Photo by F. R. Mormillo)

(Photo by F. R. Mormillo)

A-10A in maintenance at an Edwards hangar



# ジェネラル・ダイナミックスF-16
## GENERAL DYNAMICS F-16

(USAF Photo)




KC-135Aから空中給油を受けるF-16A量産1号機。

F-16A, Production, No.1 Plane, in air refueling by KC-135A.



F-16B, the first two-seat trainer of this model, in flight. Note the sidewinder AAM on the wing.

主翼にサイドワインダーAAMを装備して飛行する，
複座練習型F-16B 1号機

(Photo by R. P. Morrison)




このページはテスト飛行中のF-16A量産1号機 (USAF Photo)




(USAF Photo) F-16A, Production No.1 Plane, under tests.



編隊飛行するF-16A。手前の機体はグレイ3色の迷彩塗装、もう1機は全面グレイの塗装が施されている

F-16As in formation flight. The three-tone gray camouflage scheme makes a contrast with the overall gray scheme.

(USAF Photo)




(Photo by R. F. Morrison)

エドワーズ基地でテスト飛行が続けられているF-16B。
F-16B while in tests at Edwards AFB.

# エドワーズ基地のファントム
## PHANTOMs AT EDWARDS AFB



(Photo by F. B. Mormillo)




全面白塗装にシャークマウスを描いた、空軍テストセンターのF-4E.
A sharkmouth F-4E, white, at Edwards Test Center.

Photo by F. B. Mormillo




空軍テストセンターで"ワイルド・ウィーズル"開発テスト用に使用されているF-4E。

F-4E in use as the test aircraft for the F-4E "Wild Weasel" development program.

Photo by F. B. Mormillo



(Photo M. Fricke)

第17スコードロン所属のスイス製ミラージュIIIS。
Mirage IIIS of 17th Sqdn

# 永世中立国　スイス空軍の翼②

## WINGS OF PERMANENT NEUTRAL STATE, SWITZERLAND ②

(Photo M. Fricke)



機首にカメラを装備した、スイス製ミラージュIIIRS。
Swiss-made Mirage IIIRS, with camera mounted in the nose



着陸する偵察型ミラージュIIIRS.
Mirage IIIRS. landing
(Photo M. Fricke)




第17スコードロン所属のミラージュIIIDS.
Mirage IIIDS of 17th Sqdn
(Photo M. Fricke)




(Photo M. Fricke)
第16スコードロンの尾翼マーク。
The 16th Sqdn tail marking




(Photo M. Fricke)
第10スコードロンの尾翼マーク。


(Photo by Saab-Scania)

△デンマーク空軍のF35ドラケン。
△ Danish AF's F 35 Draken

▽フィンランド空軍のJ35BSドラケン
▽ Finish AF's J 35B Draken

(Photo by Saab-Scania)

# サーブ35ドラケン
## SAAB 35 DRAKEN





フィンランドの国営航空機工場でライセンス生産したJ35Sの1号機。

(Photo by Saab-Scania)

J 35S, the first aircraft in this series license-produced at the Finnish National Aircraft Mfg Works.



スウェーデン空軍F16戦闘航空団所属の複座練習型SK35C

SK 35C two-seat trainers in service for Swedish AF, F16 Wing

(Photo by Saab-Scania)




垂直尾翼に天狗の顔を描いた、築城基地の第8航空団第304飛行隊所属のF-4EJ。昨年11月20日の新田原基地航空祭で撮影

Japan Air Self-Defense Force's F-4EJ. The "Tengu" (long-nosed goblin) marking on the vertical tail shows it belongs to the 304th Sqdn, 8th Wing, stationed at Tsuiki, Kyushu. Photo taken at a Nyutabaru JASDF Base openhouse, Nov. 20, 1977.

Photo by K. Takanagi




# スウェーデン空軍の翼
## WINGS OF SWEDISH AF

△▽サーブAJ37ビゲン。
△▽Saab AJ 37 Viggen

（本文55ページ参照）





△編隊飛行するサーブA32A ランセン全天候攻撃機。A32A を使用していた部隊は現在全て AJ37 に機種変更されており、現在F6攻撃航空団のみが A32A を使用しているが、これも1978年中にはAJ37に機種変更される。

△Saab A32 Lansen all weather fighter in formation flight. Only F 6 Wing of the Swedish AF uses the A32. During 1978, this will be replaced by AJ37.

▽サーブ社初のジェット機、サーブ21単座戦闘攻撃機。サーブ21は60機製作された。写真はF10航空団で使用したサーブ21R。

▽Saap 21, the first Saab made single-seat jet fighter. Only 60 planes were produced. Photographed is the Saad-21 once assigned to F10 Wing.



▷主翼にサイドワインダーAAMを装備して飛行するサーブ29(J29F)。サーブ29は欧州で最初に実用化された後退翼機で，戦闘型，偵察型など計661機が製作された。写真はF3航空団で使用していたJ29F。

▷Seab 29 (J 29F), in flight, with AAM Sidewinder on the wing. A total of 661 planes including the reconnaissance model, were produced. Here is the J 29F used by F3 Wing.



▽第13航空団で使用していたJ29F。

▽J 29F oneed used by F13 Wing





◁F3航空団に所属してい
サーブJ35Dドラケン。

◁Saad J 35D Draken belonged to F3 Wing.

▽ファルコン AAM を装
して飛行するサーブ J35
ドラケン。

▽Saab J 35B Draken in flight with AAM Falcon





△第21航空団所属の偵察型サーブ105(SK60C)とSK60A(右上)。

△Saab 105 (SK 60C) and SK 60A (right up) of F21 Wing.

▽第20航空団所属の偵察型SK60C。SK60Cは写真のように機首に180°撮影できるパノラミック・カメラを装備している。

▽SK 60C of F20 Wing. The reconnaissance model F20 aircraft is equipped with the 180° panoramic camera.





△第13航空団所属のSF37。SF37はサーブJ37ビゲンの偵察型で機首を改造して偵察カメラを装備している。写真の機体は胴体側面にもカメラ・ポッドを装備している。

△Saab SF 37, reconnaissance model of J 37 Viggen. Note the camera pod on the fuselage side.

▽サーブ37ビゲンの複座練習型SK37。

▽Saab SK 37, two-seat 37 Viggen.



# 初飛行したP2V-7可変特性研究機




(Photo by N. Itô)

昨年12月23日に，川崎重工岐阜工場でP2V-7改造の可変特性研究機（Variable Stability Aircraft）が飛初行した。同機はこれ１機で各種の機体の操縦感覚を経験できるように改造したもので，機首下面のレドームが外され，左右主翼の中央部に大きな舵を取り付けたのが外形上の特徴になっている。

The Variable Stability Aircraft, P2V-7, made its first flight at Kawasaki Gifu Works on December 23, 1977. The radome is removed, and a large helm is fixed each in the central part of the wing.

(Photo by N. Itô)




P2V-7 VSA FIRST FLIGHT



# 新型ミサイルを搭載したTu-16

昨年12月23日に，能登半島沖80kmまで接近したソ連のTu-16バジャー爆撃機。写真のように左主翼下面にAS6キングフィッシュと思われる新型ミサイルを装備しているが，右翼にもパイロンが見えるので，２基のミサイルが装備可能であろう。ミサイル装備のソ連機が日本に接近したのはこれが初めてである。写真は航空自衛隊第３航空団所属のF-86Fが撮影したもの。

A Suviet Tu 16 Badger bomber approached 80km off Noto Peninsular, December 23 1977. Missiles under the wing seems to be the "AS6 Kingfish". Another pod seen beside, implies the possibility of the aircraft carrying another missiles. This is the first time that the missile loaded Suviet aircraft have approached Japan Island. Photo taken by a F-86F of the JASDF 3rd Wing.

## Tu-16 ARMED WITH NEW MISSILES



# エドワーズ基地の A-10



Photos by F. B. Mormillo






このページと右ページはエドワーズ基地の飛行テストセンターでテスト中のYF-10A第2号機。YF-10Aのうちアレスティング・フックを装備しているのはこの2号機だけで，エドワーズ基地でアレスターを使用した地上試験を含む実験プログラムの一環として，右ページ下の写真でわかるように臨時アレスターが後部胴体に付けられている。



This is the second YF-10A and the only aircraft in the series to be equipped with an arrestor hook. A temporary arrestor hook is added under the rear fuselage as a part of the test program which involves ground tests with the arrestor system at Edwards AFB.





上は正面から見たA-10A。主翼下面および胴体下面のハードポイントは計11カ所もあり，マベリック対戦車ミサイルをはじめ，各種爆弾など8,400kgもの装備が可能である。また，エドワーズ基地のA-10Aはカモフラージュのパターンを決め，飛行機の赤外線を減らす目的から，それぞれ異った塗装が施されている。

A-10A, front view. As many as eleven hard points under the wing and fuselage are for possible armament including anti-tank missiles and 8,400kg bombs. Most of A-10s at Edwards are painted in different color schemes in order to find a pattern that would provide camouflage and reduce infrared radiation signature of the aircraft.



タキシング中のA-10A。下はA-10の機首に装備されたGAU-8/A 30mmガトリング砲。



A-10A in taxiing. Bottom is the GAU-8/A 30mm Gatling gun mounted on the nose.





A-10A in a hangar.










このページはハンガー内で整備中のA-10A。各整備用パネルが開かれているので，機体内部の構造などがよくわかる




# エドワーズ基地のF-16

Photo by F.B. Mormillo

## F-16 AT EDWARDS AFB



First production version F-16 under tests at Edwards Test Center.




左ページとこのページはエドワーズ基地テストセンターのF-16量産1号機。

主翼にサイドワインダーAAMを装備してタキシングするF-16。キャノピー下の胴体側面には同機の採用国の国旗が描かれている。

F-16 with AAM Sidewinder on the wing in taxiing. Drawn on the fuselage-side are flags of countries where this aircraft will be assigned.




P & W F-100-PW-100エンジンを取り外して整備中のF-16量産1号機。




First production version F-16 in a maintenance shop. The P & W F-100-PW-100 engine is being removed.




USAF
50751



左ページはハンガー内で整備中の複座練習機F-16B。B型はA型10機に対し1機の割で生産される。このページはハンガー内で整備中のF-16A量産3号機で，主翼下にロケット弾ポッドを装備している。また機体にはグレイの濃淡3色による迷彩塗装が施されている。

(Left)-F-16B. The B-model will be produced in numbers, one per ten A-models. (This page)-The 3rd production version F-16A with rocket pods under the wing and in a three-tone gray camouflage scheme.



# 台湾空軍の輸送機

## REPUBLIC OF CHINA AF TRANSPORT

Photos by J.M. Burridge



主翼下に補助ジェットエンジンを装備したC-123Kプロバイダー輸送機。機首附近には小さなレドームが増設されている。

C-123K Provider, with auxiliary jet engines under the wing. A little radome is additionally fixed near the nose



着陸進入するC-119パケット輸送機。

A-119 Packet enters into landing approach.



台北空港のエプロンに翼を休めるC-118輸送機。

C-118 at an apron of Taipei Airport.



これも台北空港のエプロンに並ぶC-119輸送機。

C-119 also at Taipei Airport.



ブリティッシュ・エアクラフト・コーポレーション（ＢＡＣ）のハーン工場からこのほど，ＢＡＣ111−500国内線用旅客機がキプロス航空へ引き渡された。これは同航空会社が発注している２機のうちの１機で，ハーン工場で製造された221番目の機体。なお残り１機も今年初期に引き渡される予定である。

A BAC 111-500 was recently delivered to Cyprus Airlines at the BAC Hurn Works. This is one of the two ordered from the Airlines for use in domestic use. The other will also be completed soon.

イギリス国内に売られた最初のホーカーシドレーＨＳ.125−700。同機はバークレイ銀行の小会社が社用機として購入したもの。

Hawker Siddeley HS.125−700, the first to be sold in Britain. The buyer is a Berkeley Bank's subsidiary.





B-1's SRAMtests, at Pacific Space Missile Center.The missile was fired while the B-1 was flying at a Mach 0.85speed and at an altitude of 1.000ft.



△▽このほど行なわれたB-1爆撃機のＳＲＡＭ（短射程攻撃ミサイル）の初の低高度発射テスト。ミサイルは太平洋スペース・ミサイル・テストセンター射場上空1,000ft(304m)をマッハ0.85で飛行中に発射された。

▽ロッキード・ジョージア社はこのほど、C-130を母体とした双発ハーキュリーズL-400の営業活動を近く国内で展開すると発表した。同機はC-130を双発エンジン型に改造するもので、短距離間の貨物輸送用に計画されている。

Lockheed-Georgia's Hercules L-400(remodeled C-130),short-range transport.



The first production version Yak-42 made its first flight in December 1977. The Yak-42 is capable of carrying 120 passengers at a 85 km/h cruising speed.



1977年12月に初飛行したYak-42旅客機の量産1号機。Yak-42は乗客120人，巡航速度は850km／hで飛行する。写真は離陸するYak-42の1号機

（TASS）

このほどテスト飛行を行なったソ連の新型ジェット輸送機An-72。同機は写真のように主翼上部に2基のエンジンを装備しており，不整地での離着陸も可能である。

USSR new transport An-72. With two powerplants upon the wing, this plane can take off and land to and from an unpaved land.



（TASS）

# スナップだより




羽田空港に飛来したアルゼンチン空軍のボーイング707-387B。11月21日撮影（市川市　小坂健治）。

Argentina AF Boeing 707-387B caught in a camera at Haneda, Tokyo, 21 Nov 1977 (By K. Kosaka, Chiba).




去る12月12日羽田空港で撮影した、東ドイツのインターフルグ航空のTu-134（東京都　竹内義久）。

Tu 134 of East German Interflug stopped at Haneda, 12 Dec 1977 (Y. Takeuchi, Tokyo).



羽田空港にひさしぶりに飛来したCL-44。トレード・ウインズ航空所属機（横浜市　笹野強一）。

CL-44 of Trade Winds called at Haneda after a long interval, Oct 1977 (K. Sasano, Yokohama).

# S N A P S H O T S

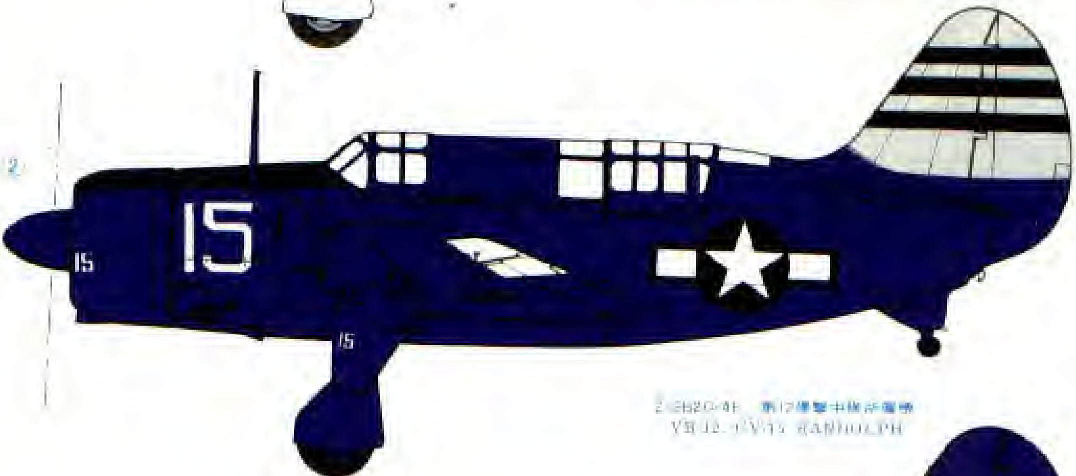
# CURTISS SB2C HELLDIVER

①




① SB2C-4 第3爆撃中隊所属機
VB-3, CV-10 YORKTOWN

②




② SB2C-4E 第12爆撃中隊所属機
VB-12, CV-15 RANDOLPH

③




③ SB2C-3 第83爆撃中隊所属機
VB-83, CV-9 ESSEX

④




④ SB2C-5 第5攻撃中隊所属機
VA-5A, CVG-5



# あるムスタング“エクスカリバーIII世”

The story of a Mustang "Excalibur III"

(Captions by R. C. Mikesh)

(76ページ本文記事参照)

⬆ ポール・マンツが1946年に手に入れて同年のベンデックス・エアレースに出場，見事に優勝したP-51C。登録番号NX1202，レースナンバー46，機体は真赤に塗られていた。

⬆ Initial showing of the former military fighter occured within the first year that Paul Mantz obtained this P-51C. With registration number NX1202 and race number 46, its bright red finish was highly polished for the 1946 Bendix Transcontinental Air Race. It took first place that year, giving Mantz his first victory after three pre-war attempts.

⬇ ポール・マンツの戦前の1938年度ベンデックス・レースの乗機であったロッキード・オライオン。白いふちどりの赤い塗装，ラダーを貝がら状に白くするのが彼の乗機の標準的な塗装であった。レースナンバーは23。のちのムスタングでは，スピードとともにこの番号は2倍の46となった。

⬇ This Lookheed Orion was Paul Mantz's pre-war entry for the 1938 Bendix Race. Bright red with white trim and scalloped white rudder was a standard scheme for Paul Mantz Air Service aircraft. This carried over to his post-war Mustang racer, NX1202. One might wonder if the race number 46 on his mustang was derived by doubling race number 23, and its speed as well?





⬆ ポール・マンツが手に入れた２機目のP-51Cで，NX1202の姉妹機であるNX1204。同機は1946年度ベンデックス・レースでトミー・メーソンの操縦で３位となった。

⬆ Sister ship to NX1202 was this P-51C NX1204, that was also owned by Paul Mantz. It was flown by, Tommy Mayson and came in third place in the 1946 race. Had Mantz's primary aircraft failed before the race, this would be his fall-back race plane.

⬇ Already fueled for the 1947 Bendix Race, NX1202 waits for the early morning start from Van Nuys Metropolitan Airport. Fuel was chilled so more could be packed into the wing for the long, fuel guzzeling run to Cleveland. The blankets kept the fuel from heating and expanding too rapidly on the ground. Changes to the aircraft from the previous year were limited to new and different shaped propeller blades and a Bendix MN-60A loop antenna below the air scoop.

⬇ バン・ニュイ空港で開かれた1947年度ベンデックス・レースで，燃料を積みこんで早朝のスタートにそなえて待機中のNX1202。クリーブランドへの長距離飛行にそなえて主翼のタンクには冷却して燃料を満載，温度の上昇を防ぐために毛布でおおっている。前年度出場のときと違うのは，プロペラを大型のものに代え，ラジエター空気取入口下方にMN-60Aループ・アンテナを装着したことである。





NX1204(42-103831), sister aircraft of NX1202, participated in the 1946 Bendix Race.

# カラーで見る　エクスカリバーIII世

終戦翌年の1946年，７年ぶりに復活したベンデックス・エアレースに出場したころの２機のP-51C。両機ともポール・マンツが所有していたもので，写真上がＮＸ1204，下が，エクスカリバーIII世のNX1202である。レースナンバー46をつけたＮＸ1202はマンツの操縦で平均速度435.5mph（700.72km/h）を出して優勝，レースナンバー60のＮＸ1204はトミー・メーソンの操縦で２位となった。



NX1202(44-10947), subject of this story, in 1946 when the pre-war Bendix Transcontinental Race resumed after a seven year lapse.



⬆ 1947年度ベンデックス・レースで，スタートにそなえて最終点検中のマンツの2機のムスタング。右後方のナンバー60にはメーソンが乗り，中央の46にはマンツが乗りこんだ。左手でエンジンを始動中のB-26はレースナンバー91をつけて参加したが，ミシンガン近くで不時着，レースを棄権した。

⬆ Paul Mantz's two Mustangs get a last minute check before the start of the 1947 Bendix Race. Mantz flew #46 in center, while Tommy Mayson flew #60 at right background. A-26 #91 gets an engine run-up by Dianna Cyrus's mechanic. She landed in Michigan and did not complete the race.

⬇ 1947年度ベンデックス・レースで優勝，牽引車にひかれて退場するNX1202，オハイオ州クリーブランド空港にて。

⬇ Following the victorious win of the 1947 Bendix Race, NX1202 is towed away from the winners circle at Cleveland, Ohio.







⬆ 1947年度レースでバン・ニュイ空港を離陸するマンツのNX1202。前年の46年度レースでは主脚ドアが早く閉じて，収納がうまくいかなかったが，このスタートでは順調であった。

⬆ Mantz is off for the 1947 Bendix Race from California. The landing gear retracted properly in this race as evidenced by the wheel well doors being opened prior to gear retraction.

⬇ 1947年度レースに出場したNX1202の姉妹機NX1204。同機も02と同じく胴体下の空気取入口下方にループ・アンテナをつけて改造している。このレースではメーソンの操縦で6位となった。

⬇ Sister ship to NX1202 was '04, and both Mustangs appeared at the 1947 Bendix as a race team, same as the year before. The only change from the previous year for '04 was the added loop antenna housing under the airscoop. Tommy Mayson again flew this ship for Mantz, bringing it in sixth place.



NX1204 in 1963, repainted in red overall, the color sheme used in the 1949 Bendix Race.




写真上・下・右上：1946年度のベンデックス・エアレースに出場したころの塗装に復元されたエクスカリバーIII世の姉妹機NX1204。写真は1963年に撮影されたものである。NX1204は戦後2回目の1947年度ベンデックスではトミー・メーソンの操縦で6位となり，翌48年度ベンデックスではレースナンバー60を46にかえて出場，マンツの操縦で優勝，49年度のレースではマンツの代人パイロットの操縦で2位となっている。機体塗装は48年度レースでは一時グレーとしたが，49年度ではふたたび赤塗りとなった。写真右下：1951年5月に北極越えの単独飛行に成功，欧州をまわってニューヨーク国際空港に帰り着いたエクスカリバーIII世。到着した瞬間で，報道カメラマンたちが走りまわっている。後方は当時，欧州への定期路線に就航していたボーイング・ストラトクルーザー








The arrival of Excalibur III at New York International Airport was an exciting one. Newsmen were at hand for this hostoric moment when the airplane returned to its starting point from Europe—the hard way. The Boeing Stratocruiser in the background was the type aircraft that Blair routinely flew to and from Europe, but over a more conventional route.



⬆ 1948年度レースに出場したN1202。この年はスポンサーのG.H.マッカーシイ氏にちなんで"フライング・シャムロック"の塗装にかえて，リントン・カーネが操縦，2位となった。レースナンバーはこれまでとは逆に，02号機は60，04号機は46とし，マンツが操縦した04号機が優勝した。写真はロングビーチ空港のスタート・ラインで発進の瞬間。

⬆ For the 1948 Bendix Race, both P 51Cs belonging to Mantz appeared in the colors of his sponsor Glenn H. McCarthy as the "Flying Shamrocks." With full power on the Merlin, Liinton Carney has just released the brakes of N1202 as it leaves the starting line at Long Beach, California. Race numbers were switched on Mant's two Mustangs and N1202 was now number 60. Carney came in second in this race behind Mantz.

⬇ クリーブランドに向けて離陸する1948年度レースのN1202。2,048マイル(3,295km)を平均446.1mph(717Km/h)で飛び，飛行時間は4時間34分余。装備エンジンはロールスロイス・マーリンV-1650である。

⬇ Gathering speed on the takeoff roll, N1202 is off for Cleveland in the 1948 Bendix Race with McCarthy's pilot, Linton Carney at the controls. Averaging 446.1 mph along the 2048 mile route, maximum continuous power was maintained over the 4 hour, 34 minute period. Such demands for power spoke well for the Packard built Merlin V 1650 engines.






↑ 1946年度レースに出場したN1020は，前年度の赤塗装を大幅にかえて， ダークグリーン ふちどりの全面ライトグレイ，メディアムグリーンのマークであった。"シェムロック" はスポンサーのG. H.マッカーシーがハウストンで経営する同名のホテルの宣伝のためにつけられたもの。写真はレースを終えて，クリーブランド空港で休息する同機。

↑ Colors on Mantz P-51s in the 1948 race were a drastic change from the red for previous years. They were light gray with medium green markings and dark green outlines. Glenn McCarthy sponsored Mantz and his three Mustangs, intending to win the top three money making awards. The shamrock was advertisement for McCarthy's Shamrock Hotel in Houston. N1202 is at rest on the Cleveland airport after the race.

↓ 1948年度レースに出場したN1202の姉妹機NX1204。レースナンバー46をつけて優勝。この年"フライング・シェムロック" の名のもとにもう1機のムスタングであるP-51Dがレースナンバー33をつけて参加したが，同機はエド・ランケンの所有で，ニックネームは"テキサン"。

↓ The sister ship of N1202 was NX1204, and having their race numbers switched from the years before. The other Mustang of this trio of "Flying Shamrocks" was number 33, a P-51D owned by Ed Lunken, carrying the name "Texan."

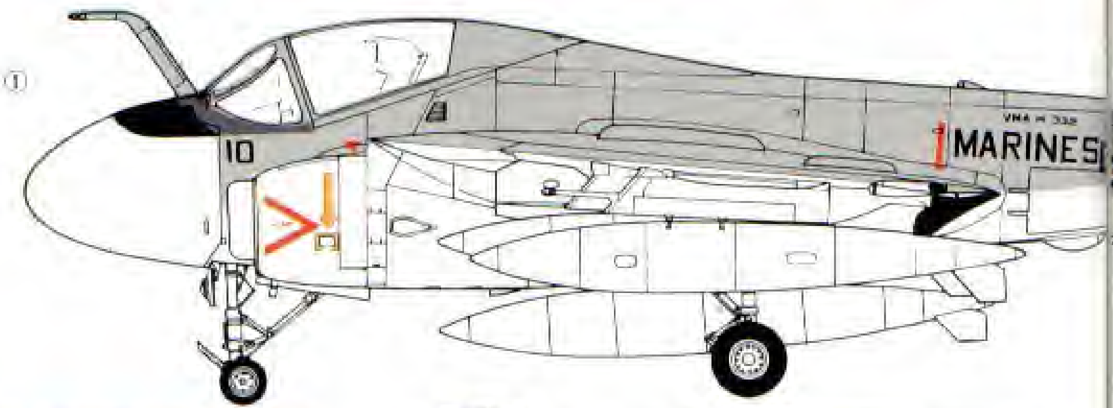


# グンゼ産業Mr.カラー

## ハイモデリングのための塗装マニュアル

GUNZE SANGYO

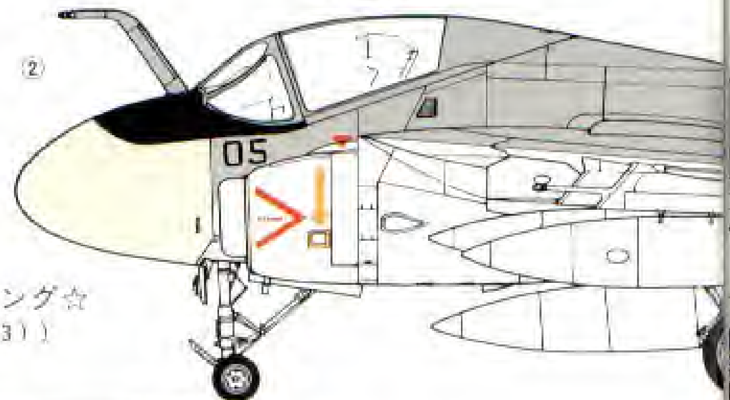
①




# GRUMMAN A-6 INTRUDER

☆グラマンA-6イントルダーのマーキング☆
（その3）

②




③




## グンゼ産業Mr.カラー 配合ガイド




| ダークガルグレイ | | インシグニアブルー | | ③図の機体のブルー | |
|---|---|---|---|---|---|
| 4％ | 5 | 10％ | 2 | 20％ | 34 |
| 4％ | 3 | 20％ | 1 | 80％ | 5 |
| 42％ | 13 | 88％ | 5 | | |
| 50％ | [illegible] | | | | |

### 配合ガイドの見かた

グンゼ・カラーのビンをレイアウトった混色パターンは、左のナンバーがグンゼ・カラーナンバーで、中央の目盛りは混合％を示し、ひと目盛りが10％を示しているが、厳密な混合％を示しても、あまり重要とはいえない個々の色感とかモデル塗装上の個性という問題もあり、あくまでも、この混合比は目安とお考え願いたい。







④




①　VMA(AW)-332（第332海兵全天候攻撃飛行隊）所属のA-6E。
②　VMA(AW)-224（第224海兵全天候攻撃飛行隊）所属のA-6A。
③　VMA(AW)-224（第224海兵全天候攻撃飛行隊）所属のA-6E。
④　①図機体尾翼マークのクローズアップ。
⑤　③図機体尾翼マークのクローズアップ
⑥　VMA(AW)-332所属のA-6E。




⑤



⑥



GUNZE SANGYO

# グンゼ産業Mr.カラー
ハイモデリングのための塗装マニュアル




# グラマンA-6イントルーダーの塗装
（その3）

前回まではA-6のNAVYのマーキングを紹介してきたが、今回はMARINES使用機のマーキングをご紹介しよう。

図① 岩国に駐留していた海兵隊のVMA(AW)-332(第332海兵全天候攻撃飛行隊)のA-6Eで、基本塗装はライトガルグレイとインシグニア・ホワイト。機首レドーム[illegible]の先端部だけが黄色味のあるグレイ。機首の先端上方はダークグレイであるが、レドーム前だけ[illegible]。垂直尾翼は[illegible]で、赤とオレンジでふちどりされた三日月のマーク付き。ライトレーダー(EA)の横に[illegible]流れ星マークがあるが、上面には図のように2個、下面は上下の流れ星の中間にもう1個記入された計3個の流れ星マークが描かれている。

方向舵下の第332全天候攻撃飛行隊のエンブレムは[illegible]と白とステンシルで、写真のように描かれている。

図2 VMA(AW)-224（第224海兵全天候攻撃飛行隊）のA-6Aで、基本塗装はライトガルグレイとインシグニア・ホワイト。この機体はプロジェクト・ストームフューリーに使用されたもので、ラダーのマークはハリケーンを図案化したものである。[illegible]のエアブレーキは固定されている。

図3 これも岩国基地に1975年に駐留していたVMA(AW)-224(第224全天候攻撃飛行隊)のA-6Eで、基本塗装は図②と同じであるが、垂直尾翼は[illegible]であり、モデルレター、ナンバーは白。ラダーのエンブレムは写真に示してあるようにトラのマークで、ライトブルーの地色の上に赤と白・黒線で描かれている。[illegible]。機首のレドームは黄色味のあるグレイである。

☆グンゼMr.カラー☆

飛行機、自動車、船、鉄道、そして戦車に実用に足る基本色がそろっているグンゼ・カラーは昔からおなじみのあるカラー。それぞれの専用色がそろっているが、飛行機の塗装に、これら飛行機以外のカラーを応用するのも、上手なカラーの使い方で、たとえばインシグニアレッドの代用となりそうな[illegible]（[illegible]）とか、同じ[illegible]にしても飛行機用とはちょっと異なる自動車用とか鉄道用を部分的に塗り分けてみるというのも手である。

なお、飛行機用にはドイツ機色としてRLMグレーとか、F-15イーグル用にはエアスペリオリティ・ブルーなどのカラーも新発売中。グンゼ・カラーなら、ほとんど色の調合はいらないほどに、それぞれ専用色がそろっている。

（イラストと解説・橋本喜久男）




← VMA(AW)-224(第224海兵全天候攻撃飛行隊)のA-6A。↑ VMA(AW)-332(第332海兵全天候攻撃飛行隊)のA-6A




↑ VMAT(AW)-202(第202海兵全天候攻撃訓練飛行隊)のA-6A。↓ VMA(AW)-242(第242海兵全天候攻撃飛行隊)のA-6A。





99ページ下の写真と同じく、北極越えの単独飛行を終えてニューヨーク空港で歓迎されるエクスカリバーII世。



# カーチス SB2C

# ヘルダイバー



(Bob File photo)

(Curtiss Wright photo)





(Curtiss Wright photo)

〔前ページ〕ヘルダイバーの最初の生産型であるSB2C-1。1944年3月ごろに撮影したものである。主翼を折りたたみ中のもので、機首や主脚、翼下の脚収納部の細部がよくわかる。主翼に12.7mm機銃計4挺装備。

(Curtiss Wright photo)





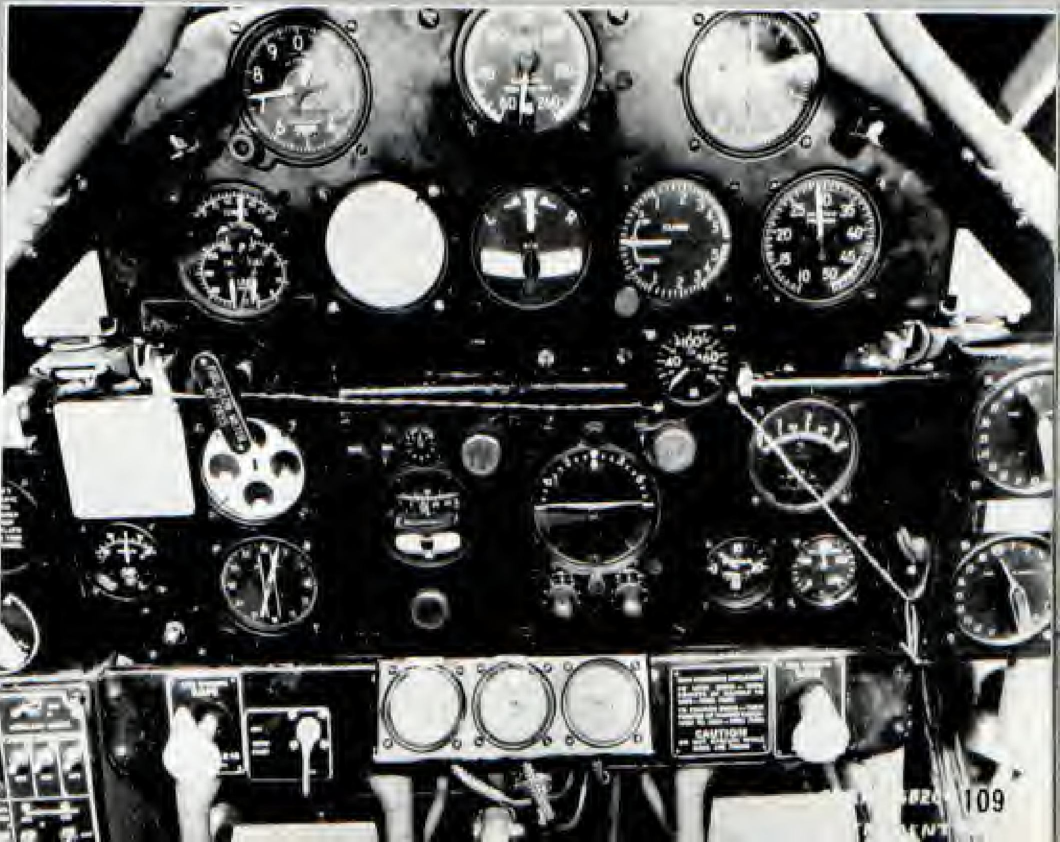
1942年6月から1年間にわたって採用された国籍記章と機体塗装のＳＢ２Ｃ-1。主翼下にＡＳＢレーダーのアンテナをつけている。垂直尾翼の2本の白線は、着艦時に艦上の着陸誘導員が降下角の見当をつけるために描かれているもの。

(Curtiss Wright photo)

ヘルダイバーの原型であるＸＳＢ２Ｃ-1が初飛行したのは1940年12月18日であるが、同機は翌41年2月9日のテストで着陸侵入中にエンジンが停止して機体を破損、飛行テストは遅れて、量産型ＳＢ２Ｃ-1の1号機が初飛行したのは1942年6月であった。原型機では機首に12.7mm機銃2挺の固定武装であったが、量産型では主翼に計4挺に改められ、垂直尾翼と方向舵の面積をふやすなど、機体の一部も改修されている。前ページとこのページはすべて最初の量産型であるＳＢ２Ｃ-1。左下の写真は一部が修正されて主翼の機銃が消されている。下は操縦席前面の計器板。

1943年11月にラバウル戦線でデビューしてダグラスＳＢＤドーントレスに次ぐ米海軍艦上爆撃機の主力となったＳＢ２Ｃヘルダイバー。本格的に戦闘に参加したのは1944年6月のマリアナ沖海戦からで、つづくフィリピン沖海戦、沖縄作戦と日本の機動部隊を相手に奮戦、アベンジャーとともに戦艦大和にとどめをさした。

カーチスのほかにカナダのフェアチャイルドとカナディアン・カー両社でも生産され、各型を含めると量産機の総数は6,300機余。戦後もしばらく米海軍に在籍していた。





(U.S.Navy photo)

↑ 1943年11月，ラバウル戦線で初出撃したころのＳＢ２Ｃ-1，第８爆撃中隊（ＶＢ-８）所属機。





(U.S.Navy photo)





(U.S.Navy photo)

ＳＢ２Ｃ-１は計978機生産されたが，200機以降の機体は主翼の固定武装を20mm機関砲２門に改め，ＳＢ２Ｃ-１Ｃと呼ばれた．写真左下は左上と同じく第８爆撃中隊のＳＢ２Ｃ-１で，空母イントレピットで訓練中のものと思われる．1943年11月11日にラバウル方面で初出撃したＳＢ２Ｃ-１は，空母バンカーヒル搭載の第17爆撃中隊（ＶＢ-17）の各機であったが，このころ第８爆撃中隊は米西海岸で錬成訓練中であった．同中隊は，1944年６月のフィリピン沖海戦では第17爆撃中隊に代ってバンカーヒルに配備され，ＳＢ２Ｃ-１Ｃで出撃している。写真上は第８爆撃中隊と同じく，1943年いっぱい西海岸のサンデイゴを基地に訓練をつづけた第20爆撃中隊（ＶＢ-20）のＳＢ２Ｃ-１Ｃ。



ＳＢ２Ｃ-１後席の7.7mm２連装旋回機銃



(Curtiss Wright photo)

カナダのフェアチャイルド社で生産されたヘルダイバーはＳＢＦ、カナディアン・カー製の機体はＳＢＷの記号がつけられ、各型を含めてそれぞれ300機と894機が量産されている。このうちカナディアン・カー製のＳＢＷ-1Ｂ（ＳＢ２Ｃ-1Ｃと同型）の26機は、1944年４月にアメリカで編成された英海軍航空隊の第1820スコードロンに装備され、空母アービターに積まれてイギリスに運ばれたが、実戦に参加することなく、同スコードロンは44年12月15日に解散した。写真上と下はその英海軍航空隊向けのＳＢＷ-1Ｂで、アメリカで訓練中のもの。

(Curtiss Wright photo)





(Curtiss Wright photo)

SB2C-1につづく生産型は、-1のライトR-2600-8(1,700hp)をR-2600-20(1,900hp)に換装、同時に3翅プロペラを4翅としたＳＢ２Ｃ-3で、1,112機が生産され、1944年から実戦部隊に引渡された。この-3の主翼下に5in(12.7cm)ロケット弾計8発か1,000-lb(454kg)までの爆弾を装備できるようにしたのがＳＢ２Ｃ-4で、この型は2,045機ともっとも多く生産されている。-4には、主翼下に小型レーダー・セットを吊した-4Eもある。

写真上は主翼下にロケット弾架と爆弾架をつけたSB２C-4。-4ではフラップ兼用のダイブ・ブレーキも穴のあいたものに改造されている。尾輪は固定式で、着艦フックも後方に展張した"格納"状態である。爆弾倉内の1,000-lb以上の爆弾に加えて、主翼下にも1,000-lbまでの爆弾が積めるようになって、-4のパンチ力はいちだんと強力となった。-4の生産は1945年初めから開始されたが、写真はそのデビュー当時の1945年２月に初めて公開されたときのもの。-4につづいて、燃料搭載量をふやした最終生産型のＳＢ２Ｃ-5が970機生産された。

写真下は-5の発達型としてエンジンをR-2800-28に換装、胴体を延長したXSB2C-6。-6は２機が試作されたのみに終った。



# 装備機でたどる 米第5空軍戦史 ⑨




## WINGS OF 5TH AIR FORCE

〔左〕第8戦闘大隊（8th FG）第80戦闘中隊（80th FS）所属のP-38Jライトニング。同中隊のウイリアムK．ジロー中尉の乗機で，1944年夏，オウイ島で撮影。第5空軍の傘下として1942年6月からニューギニアのポートモレスビイで戦闘に参加した第8戦闘大隊の三つの中隊は，当初P-39Dを装備していたが，第80戦闘中隊は翌年の43年2月にP-38Fに機種改変，その後P-38HとJ型に代替して終戦までライトニングで闘っている。マーク下方の二つの窓は空薬きょうの投下口。

〔下〕B-25Cミッチェル爆撃機の機首。1942年後期または43年初期に撮影したもので，第38爆撃大隊（38th BG）の所属機と思われる1機である。

← P-38J of 80th FS, 8th FG flown by Lt. William K. Giroux, summer of 1944, Owi Is.（W. K. Giroux）

↓ B-25C allegedly belonged to 38th BG. Photo taken in winter 1942.（W. O. Erbeck）

〔下〕先月号のカラーページで紹介した"グリーン・ドラゴン"("緑龍")隊として有名な第38爆撃大隊（38th BG）第405爆撃中隊（405th BS）所属のB-25D。1943年後期にニューギニアのベナベナで撮影。不時着したのであろうか，手負いの"緑龍"である。

→ B-25D of 405th BS, 38th BG, "Green Dragon", 1943, New Guinea（Jim Rinehart）







B-25H of 6th Emergency Rescue Sq, Kadena AB, 1945. The "Dragon" nose marking is the proof it once belonged to the 405th BG "Green Dragon". (Arthur R. Fortier)

〔上〕1945年に沖縄の嘉手納基地で撮影した第6救難中隊（6th ERS）所属のB-25J。左ページ下の機体と同じく、かつて第38爆撃大隊の第405"緑龍"中隊に所属していた1機で、機首の"緑龍"のマーキングはそのまま残されている。

〔右〕1943年春、ポートモレスビーで撮影した第90爆撃大隊（90th BG）第320爆撃中隊（320th BS）所属のB-24Dリベレーター。同中隊のなかでもっとも有名な"モービー・ディック"号で、出撃100以上の歴戦のB-24である。

〔下〕機首に虎の頭を描いた第38爆撃大隊第823爆撃中隊（823rd BS）のB-25J。1945年の撮影。第38爆撃大隊は1943年4月から、第71、405、822、823とB-25の4個中隊編成となったが、このうち第71は狼の頭、第405は"緑龍"、第823は虎の頭を機首に描いて、いずれもよく知られているB-25のマーキングである。

➡ B-24D "Moby Dick" of 320th BS, 90th BG, Port Moresby in 1943. The "Moby Dick" is as famous as the novel of the same title, as it marked more than 100 distinguished sorties. (Frank Miller)





B-25J of 823rd BS, 38th BG, with the "Tiger Head" marking on the nose. 1945 (Richard F. Marks)



B-24D of 90th BG. Early in 1943. (USAAF)




This Douglas A-20 was used as a inter-unit liaison plane by 90th BG. (Charles B. Mayer)

〔上〕第90爆撃大隊（90th BG）所属のB-24Dリベレーター。手前の機体のシリアルは42-40346、後方の機体は41-24219で機首に"Seafood Mama"のニックネームを書いている。同大隊のB-24は1943年秋ごろから垂直尾翼にどくろのマークを描いたが、写真は同年初めの撮影で、まだつけられていない。

〔左〕第90爆撃大隊で連絡用に使ったダグラスA-20ハボック。

〔下〕1944年後期に撮影したパラオのアンガウル航空基地。列線にC-47や第22爆撃大隊（22nd BG）のB-24Jが並んでいる。



A USAAF airfield at Angaur Is, a small island at southern end of Palau Is, 1944. C-47 and B-24J (of 22nd BG) are on the line. (USAAF)




（147ページ本文記事参照）

# ジェット戦闘機の先輩たち

## イギリス篇 ⑭

デハビランド・ベノム
シーベノム





〔上〕1953年夏にイラク空軍に引渡されたベノムF.B.Mk.50。〔下・右上・右中〕英海軍航空隊に引渡されたシーベノムF.A.W.Mk.21。〔右下〕Mk.21の改造型であるF.A.W.Mk.22。英海軍航空隊向けのいわゆるシーベノムの最初の型は、空軍の夜間戦闘機型N.F.Mk.2の海軍型であるF.A.W.Mk.20で、主翼が折りたたみ式となり、翼端スラットを新設、テイルパイプ上端にアレスター・フック収納のフェアリングをつけるなど艦上機として改造したもの。50機が生産された。Mk.21はその改造型で、エンジンをゴースト103から104（4,950-lb:2,245kg）に換装、尾翼を再設計して、動力操作エルロン、視界の良い風防に改造、射出座席としたもの。Mk.22はシーベノムの最終生産型で、装備エンジンはゴースト105。英海軍航空隊のシーベノムは1956年11月のスエズ動乱で、空軍のF.B.Mk.4と共同してエジプトの飛行場攻撃に出動している。ベノムF.B.Mk.50はF.B.Mk.1の輸出型で、イラク空軍が15機、イタリア空軍が2機装備したほかスイスで100機をライセンス生産、N.F.Mk.51はN.F.Mk.2の輸出型で、スウェーデン空軍が装備、シーベノムF.A.W.Mk.52はF.A.W.Mk.20の輸出型で、フランスでライセンス生産、F.A.W.Mk.53はF.A.W.Mk.21の輸出型で、オーストラリアでライセンス生産している。




270
NAVY


CU
BY
019

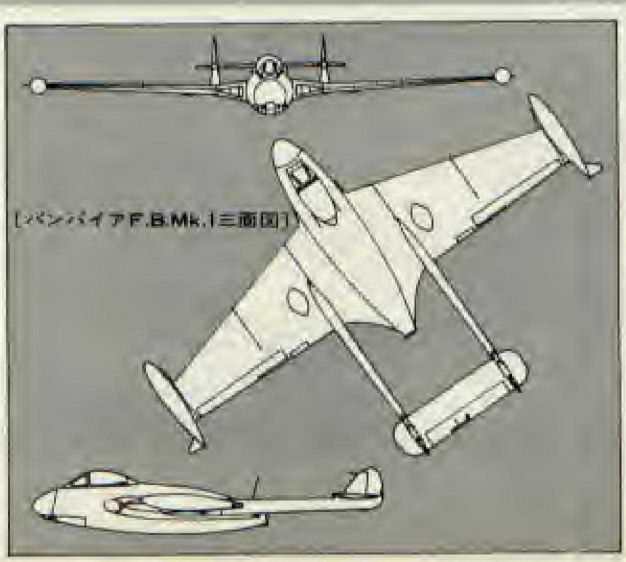

ROYAL NAVY
VL





デハビランド・バンパイアの後継機として1952年より実用化されたベノム。前ページとこのページ3枚はベノムF.B.Mk.1の原型1号機（VV612）である。

同機は1949年9月2日に初飛行、原型2号機のVV613とともに各種のテストが行なわれ、横転性能が劣るほかは飛行特性、操縦性ともにおおむね良好と判定された。主翼平面形は大きく変ったが、総体的にバンパイアと似た外形で、武装も同じである。しかしエンジンが強力となって、上昇力や最大速度など諸性能は大幅に向上した。英空軍の戦闘機として翼端タンクを採用したのは本機が最初である。翼端タンクは、風洞テストの結果、主翼下のパイロンに装着するよりも空力的な効果が大きいとして採用されたものだが、後期の型では主翼下にも装備できるように改められた。



〔バンパイアF.B.Mk.1三面図〕





この原型1号機ではまだつけられていないが、生産型では翼端失速の対策として、両主翼に境界層板が追加装備された。F.B.Mk.1は160機が生産され、西ドイツ駐留の英空軍8個スコードロン、中東方面の7個スコードロン、極東方面の3個スコードロンに配備された。中翼で短い主脚柱。バンパイアと同じく地上クリアランスが狭く、胴体が地につかんばかりである。



